

Prediksi kebangkrutan perusahaan transportasi di Indonesia menggunakan model grover g-score sebelum dan saat pandemi covid-19

Yuniar Fitriyani

Institut Teknologi dan Bisnis Asia, Malang.

Abstrak

Pandemi covid-19 berdampak terutama sektor transportasi karena menurunnya pengguna apalagi adanya pembatasan mobilisasi masyarakat oleh pemerintah untuk mencegah penyebaran virus. Perusahaan mengalami penurunan penghasilan, terjadi kesulitan financial berkelanjutan yang pada akhirnya mengalami kebangkrutan. Penelitian ini bertujuan membandingkan prediksi kebangkrutan perusahaan transportasi di Indonesia pada sebelum dan saat terjadi pandemi covid-19. Periode 2018-2019 pada riset ini mencerminkan kondisi sebelum pandemi dan 2020-2021 mencerminkan kondisi saat terjadi pandemi. Analisa deskriptif komparatif dengan data kuantitatif digunakan sebagai pemilihan analisis data pada laporan keuangan 46 emiten saham transportasi tergolong papan utama yang listing di Bursa Efek Indonesia, yang kemudian terpilih 8 emiten sebagai sampel yang memenuhi persyaratan purposive sampling sehingga jumlah yang diteliti sebanyak 16 data baik sebelum maupun setelah terjadi pandemi. Prediksi kebangkrutan dengan metode Grover G-Score yang komponen-komponen pembentuknya menggunakan ratio keuangan berupa WCTA, EBITTA dan ROA dilakukan pengujian status kenormalitasan data dengan Shapiro-Wilk dan kemudian untuk membandingkan ada atau tidaknya perbedaan kondisi financial distress dilakukan uji beda Wilcoxon Sign Rank Test dengan aplikasi SPSS 25. Hasil riset mengungkapkan WCTA mempunyai signifikansi perbedaan, namun EBITTA, ROA dan Financial Distress (G-Score) tidak mengungkapkan signifikansi perbedaan pada saat sebelum terjadi dan pada saat terjadi penyebaran virus covid-19.

Kata kunci: WCTA; EBITTA; ROA; financial distress; grover g-score ; pandemi covid-19

Prediction of transportation company bankruptcy in Indonesia using the grover g-score model before and during the covid-19 pandemic

Abstract

The COVID-19 pandemic has an impact especially on the transportation sector due to the decline in users, let alone the government's restrictions on community mobilization to prevent the spread of the virus. The company experienced a decrease in income, there was ongoing financial difficulties which eventually went bankrupt. This study aims to compare the predictions of bankruptcy of transportation companies in Indonesia before and during the COVID-19 pandemic. The 2018-2019 period in this research reflects conditions before the pandemic and 2020-2021 reflects conditions during a pandemic. Comparative descriptive analysis with quantitative data is used as the selection of data analysis in the financial statements of 46 issuers of transportation stocks classified as main boards listed on the Indonesia Stock Exchange, which then selected 8 issuers as samples that met the purposive sampling requirements so that the number of researched as many as 16 data both before and after after a pandemic. Bankruptcy prediction using the Grover G-Score method, whose components use financial ratios in the form of WCTA, EBITTA and ROA, is tested for the normality of the data with Shapiro-Wilk and then to compare whether or not there are differences in financial distress conditions, the Wilcoxon Sign Rank Test is carried out with the Wilcoxon Sign Rank Test with SPSS 25 application. Research results reveal that WCTA has a significant difference, but EBITTA, ROA and Financial Distress (G-Score) do not reveal a significant difference before and during the spread of the COVID-19 virus.

Key words: WCTA; EBITTA; ROA; Financial Distress; Grover G-Score ; Covid-19 pandemic

Copyright © 2022 Yuniar Fitriyani

✉ Corresponding Author

Email: yuniar.fitriyani@asia.ac.id

PENDAHULUAN

Diumumkanannya pandemi Covid-19 oleh pemerintah sejak bulan Maret 2020 yang sampai dengan saat ini belum ada pertanda akan usai dan bahkan bermunculan berbagai varian virus baru menyebabkan semua elemen masyarakat merasa kuatir terhadap penyebaran virus yang begitu cepat. Regulasi pemerintah yang membatasi mobilisasi masyarakat dengan menerapkan pembatasan kegiatan masyarakat/PPKM dengan harapan virus corona tidak menyebar lebih luas, mengakibatkan adanya penghentian beberapa segmen aktivitas ekonomi. Penutupan sementara pelayanan fasilitas umum dan pusat perbelanjaan mengakibatkan pedagang tidak dapat menjual produknya sehingga pendapatan mereka berkurang, sementara biaya sewa dan service charge tetap harus dibayar kepada pemilik pusat perbelanjaan. Berkurangnya pendapatan berbagai sektor usaha yang terdampak pandemi covid-19 berakibat kerugian yang pada akhirnya berpotensi kebangkrutan. Perusahaan berada pada suatu kondisi ketidakcukupan dana dalam menjalankan bisnisnya, tidak mampu membayar hutang dan tidak mendapatkan profit yang sesuai dengan ekspektasinya.

Beberapa perusahaan yang melakukan delisting di BEI mengindikasikan bahwa perusahaan sedang mengalami kesulitan dalam melakukan kegiatan operasional usahanya sehingga kondisi kesehatan keuangan kurang baik. Seperti yang dilansir *idx channel.com* tanggal 21 September 2021, puluhan perusahaan raksasa dilaporkan mengajukan bangkrut karena kondisi keuangan menurun dan utang menumpuk. Begitu juga dilansir *detik.com* tanggal 23 Agustus 2020, aset kurang lebih US\$ 1 M pada 46 perusahaan akan mengajukan bangkrut. Sedangkan di Indonesia, *databoks.co.id* tanggal 15 September 2020 Badan Pusat Statistik mengungkapkan 3 sektor usaha yang paling terdampak adalah sektor akomodasi dan makan/minum, disusul peringkat kedua ada pada sektor jasa lainnya, kemudian peringkat ketiga adalah sektor transportasi yang semuanya mengalami penurunan pendapatan.

Diberitakan *kompas.com* tanggal 11 Agustus 2020, transportasi dan logistik adalah sektor yang mengalami masa paling suram akibat Covid-19 karena pembatasan mobilisasi masyarakat, sehingga masyarakat enggan keluar rumah karena takut penyebaran virus tersebut. Situasi parah yang dialami oleh sektor transportasi mulai terlihat pada kuartal I sampai dengan II di tahun 2020, tercatat rata-rata penurunan omzet subsektor transportasi 30%, bahkan sektor transportasi udara penurunan omzetnya lebih dari 50%, sehingga terancam bangkrut. Mencermati fenomena ini, diprediksi manajemen perusahaan transportasi belum bisa mengantisipasi kondisi financial distress yang seharusnya dapat dijadikan sebagai *early warning* bagi perusahaan jika berada pada titik financial distress, sehingga dapat diketahui secara dini bagaimana cara dan tindakan apa sebagai upaya pencegahan mengatasi financial distress di masa pandemi covid-19 demi keberlangsungan usahanya.

Prediksi financial distress menurut beberapa penelitian, yang hasilnya paling akurat adalah Grover G-Score sebagai alat prediktor financial distress terakurat yang meneliti perusahaan Telekomunikasi Indonesia sebagai objek penelitiannya pada periode 2013-2016 dengan akurasi 100% dengan tingkat kesalahan 0% (Rahmawati et al., 2018). Menurut Sudrajat & Wijayanti (2019), menemukan model yang paling terakurat dalam mengestimasi kebangkrutan dengan ketepatan data menembus angka 85,14% adalah Grover G-Score. Temuan riset Hungan & Sawitri (2018) yang mengatakan Model Grover G-Score yang mempertimbangkan komponen EBITTA, ROA dan WCTA ini adalah prediktor kebangkrutan yang estimasinya paling akurat menembus nilai akurasi 78% dibanding dengan analisis model Springate yang hanya sebesar 68% keakuratannya.

Beberapa penelitian tentang financial distress diantaranya Ripha (2021) yang meneliti prediksi kebangkrutan perusahaan ritel menemukan adanya signifikansi perbedaan potensi kebangkrutan pada waktu sebelum dan setelah diumumkan penyebaran virus di Indonesia oleh pemerintah. Namun hasil riset tersebut terbantahkan oleh Sembiring & Norita (2017) yang mengungkapkan perbedaan signifikan terhadap prediksi kebangkrutan tidak terjadi pada PT. Utama Karya sebuah perusahaan jasa konstruksi sebelum dan setelah dilakukan pengakuisisian PT. Istaka Karya baik dengan penggunaan gaya penganalisaan BUMN NO. KEP-100/MBU/2002 maupun dengan analisa Grover. Begitu juga temuan Kumajas (2022), perbedaan yang terjadi tidak menunjukkan angka yang signifikan terhadap kondisi kebangkrutan emiten saham subsektor transportasi pada waktu sebelum dan saat penyebaran virus corona. Walaupun dalam riset tersebut tampaknya model Grover menunjukkan rata-rata penurunan hasil rasio financial distress yang lebih rendah, akan tetapi fakta adanya penurunan kondisi tersebut tidak menghasilkan perbedaan yang signifikan namun tetap perlu mendapatkan perhatian mengingat sektor

transportasi ini berada pada kondisi financial distress bahkan sebelum pandemi Covid-19. Dari fenomena tersebut, timbul ketertarikan untuk meneliti “Prediksi Kebangkrutan Perusahaan Transportasi di Indonesia Menggunakan Model Grover G-Score Sebelum dan Saat Terjadi Pandemi Covid-19”.

Kajian Pustaka

Teori sinyal

Signalling theory Richard Morris (1987) menjelaskan tentang bermacam alasan suatu perusahaan perlu menyediakan laporan keuangan pada pemangku kepentingan diantaranya kreditur dan investor. Perusahaan yang mempunyai kinerja yang bagus akan memberikan sinyal-sinyal bagus kepada bursa efek dan kondisi ini dibaca oleh calon penyandang dana bahwa kualitas kinerja emiten tersebut bagus dan layak dijadikan sebagai tempat berinvestasi. Sinyal yang dikeluarkan emiten merupakan promosi bisa berupa capaian good corporate governance, informasi laporan kinerja keuangan yang bagus dan hal-hal lain yang berhasil direalisasikan manajemen kepada investor yang mencerminkan emiten tersebut kinerjanya lebih berkualitas daripada emiten lain yang melantai di bursa efek. Penyajian laporan keuangan yang understandability, relevan, dapat diandalkan kebenarannya, serta dapat dibandingkan dengan periode sebelumnya akan menarik bagi investor untuk dianalisa lebih dalam tentang kondisi kesehatan perusahaan sebelum mereka berinvestasi. Investor tidak akan ragu berinvestasi apabila perusahaan dalam kondisi sehat, karena dipercaya akan dapat memberikan return sesuai yang diharapkan. Dengan kata lain, good news ini diharapkan dapat menarik investor agar berinvestasi pada emiten tersebut. Sebaliknya, bila analisa investor terhadap laporan keuangan justru memperlihatkan adanya kesulitan dalam pembayaran hutangnya, kekurangan likuiditas dan tingkat laba yang semakin menurun akan membuat calon investor jadi ragu.

Financial distress

Ciri utama yang merupakan tanda bahwa perusahaan dalam kondisi financial distress bermula dari ketidakberdayaan perusahaan membayar hutang pinjaman, atau proyeksi ketidakmampuan aliran kas dimasa depan memenuhi kewajiban perusahaan (Brigham, E. F., & Houston, J. F., 2012). Kesulitan arus kas dari uraian tersebut dapat disebabkan beberapa hal, salah satunya diakibatkan menurunnya permintaan terhadap product yang ditawarkan, misalnya karena kemampuan daya beli masyarakat terhadap barang/jasa turun drastis saat terjadi pandemi, maka kas masuk sebagai sumber pendapatan perusahaan juga berkurang yang mengakibatkan tingkat likuiditas yang muncul sebagai predictor dapat memicu kondisi perusahaan menjadi semakin pailit.

Menurut Plat dan Plat dalam (Irham, 2014), Bankrupt merupakan keadaan awal kinerja keuangan yang semakin menurun dari periode satu ke periode berikutnya sebelum benar-benar terjadi kondisi kebangkrutan atau likuidasi. Kondisi awal dimulai dari perusahaan tidak mempunyai tingkat likuiditas dan solvabilitas yang cukup, terlihat dari ketidakmampuan perusahaan dalam membayar hutangnya baik yang bersifat current maupun non current liability. Kesulitan likuiditas yang sampai berlanjut pada insolvency yang diderita, apabila tidak segera ditemukan solusinya secara cepat dan tepat akan mengakibatkan kebangkrutan.

Mappadang et al., (2019) berpendapat semakin tinggi kemampuan sebuah perusahaan dalam membayar current liability, maka semakin kecil kemungkinannya mengalami kebangkrutan. Begitu sebaliknya bila tingkat likuiditas ini tidak cukup dalam membayar current liability, menjadi sebuah indikator bahwa perusahaan mulai mengalami kondisi kebangkrutan. Hal ini terutama terjadi pada sektor-sektor usaha terdampak, misalnya sektor transportasi yang operasionalnya bergantung pada aliran arus orang dan barang.

Faktor lain yang dapat menyebabkan perusahaan dalam financial distress adalah lama waktu perusahaan berdiri menurut penelitian (Murni, 2018). Umur perusahaan mempunyai pengaruh terhadap kondisi kebangkrutan meskipun tidak signifikan, karena semakin lama sebuah usaha itu berdiri akan semakin menjamin bahwa usaha tersebut memiliki kondisi financial yang sehat, dianggap mampu menjalankan stabilitas operasionalnya, serta dapat menjaga kesinambungan perkembangan bisnis yang dijalankan dari periode satu ke periode selanjutnya. Asfali (2019) menyatakan adanya penurunan profitability, leverage, liquidity, activity dan growth dari penjualan yang berpengaruh terhadap kebangkrutan emiten saham subsektor kimia tahun 2015-2017 yang listing di BEI. Ketidakmampuan perusahaan memperoleh laba dari total aktiva yang menjadi milik emiten, kegagalan emiten membayar current liability, kesalahan tim manajerial dalam mengambil kebijakan pendanaan kegiatan pembelanjaan yang banyak mengambil hutang daripada modal sendiri, ketidakefektifan perusahaan menggunakan

sumber daya yang dimiliki, serta ketidakmampuan perusahaan untuk meningkatkan pendapatannya dari periode satu ke periode berikutnya turut andil dalam mejerumuskan perusahaan pada kondisi financial distress.

Grover g-score model

Menurut Rahmawati et al., (2018), Model Grover adalah skema pembaruan yang diciptakan Jeffrey Grover dengan melakukan kegiatan mempola ulang kembali dan mengembangkan pola Altman yang telah ada sebelumnya di tahun 1968 dengan cara menambahkan sebanyak 13 rasio keuangan baru, melibatkan 70 perusahaan sebagai sampelnya terdiri 35 bangkrut dan sisanya tidak dalam kondisi bangkrut dalam periode waktu 1982-1996 yang menyatakan model persamaan model financial distress sebagai berikut:

$$\text{G-Score} = 1,650X1 + 3,404X2 + 0,016 \text{ ROA} + 0,057$$

Keterangan:

X1 = "Working capital/Total Assets"

X2 = "Net Profit Before Interest and Tax/Total Assets"

ROA = "Earning After Tax/Total Assets"

Penggunaan rasio X1 persis dengan yang digunakan X1 pada Altman Model, X2 sama seperti X3 nya Altman Model, yang berbeda adalah penggunaan ROA pada Grover Model. Kriteria prediksi kebangkrutan pada Grover G-Score adalah :

G-Score $\leq$ -0,02 berarti : "Bangkrut"

G-Score $\geq$ 0,01 berarti : "Tidak Bangkrut"

Hasil riset Rahmawati et al., (2018) tentang kebangkrutan perusahaan Telekomunikasi di Indonesia menyatakan dari beberapa jenis metode pengamatan terhadap prediksi kebangkrutan yang digunakan dalam riset-risetnya, memilih Model Grover sebagai model yang paling akurat digunakan untuk memprediksi kebangkrutan karena memiliki tingkat ketepatan yang tertinggi yaitu sebesar 100% dengan derajat kekeliruan 0%. Menyusul kemudian bila dengan model Altman Z-Score lebih kecil karena mempunyai ketepatan 87,5% dengan taraf kekeliruan 12,5%. Kemudian bila menggunakan model Springate menghasilkan derajat ketepatan 81,25% dan taraf kekeliruan 18,75%. Terakhir yang menghasilkan tingkat akurasi paling rendah adalah apabila prediksi financial distress diukur dengan model Zmijewski yang menghasilkan taraf ketepatan senilai 87,5% dengan tingkat kekeliruan sebesar 12,5%.

METODE

Jenis riset kuantitatif dengan pendekatan komparatif digunakan dalam riset ini, dari populasi sebanyak 46 perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di BEI mulai tahun 2018-2021, ditemukan sampel sejumlah 8 usaha pada subsektor transportasi yang tergolong papan utama (main board). Data sekunder pada riset ini berupa laporan keuangan yang berupa balance sheet dan profit-loss statement perusahaan subsektor transportasi yang listing di BEI mulai tahun 2018 sampai dengan 2021. Purposive sampling merupakan teknik memilih sampel dengan berbagai kriteria sebagai prasyarat tertentu yang harus terpenuhi, diantaranya ; 1) Emiten saham subsektor transportasi listing di BEI 2018-2021, 2) Emiten saham subsektor transportasi di BEI yang selalu menyajikan financial report secara konsisten 2018-2021, 3) Emiten saham subsektor transportasi yang tergolong perusahaan papan utama per 22 Juni 2021.

Langkah menganalisa dilakukan pertama dengan menguji deskriptif agar diketahui angka minimum, maksimum dan rata-rata data. Kemudian pendistribusian kenormalan data dengan pengujian normalitas Shapiro Wilk yang berguna untuk mengetahui data pada sampel telah terdistribusi normal ataukah tidak. Setelah itu, untuk mengetahui tingkat perbedaan kebangkrutan perusahaan transportasi, riset ini melakukan pengujian paired t-test sebagai tahap uji beda setelah melalui uji normalitas diketahui bahwa data pada sampel berdistribusi secara normal. Namun apabila setelah melakukan uji normalitas, data pada sampel tersebut tidak terdistribusi secara normal, maka uji beda yang dilakukan dalam riset ini akan dilakukan dengan menggunakan uji beda yang lain yaitu Wilcoxon Rank Test yang bertujuan agar diketahui signifikansi perbedaan prediksi kebangkrutan emiten saham transportasi pada saat sebelum dan saat terjadinya penyebaran virus ini di Indonesia .

Variabel Financial distress dalam riset ini mengacu pada Rahmawati et al., (2018) pengukurannya:

WCTA

Menurut Harahap, Sofyan Syafri (2010), WCTA menunjukkan modal kerja bersih yang tersedia dari total harta yang dimiliki oleh sebuah badan usaha dalam rangka mendukung kegiatan sehari-hari perusahaan tersebut. Modal kerja bersih yang dimaksud adalah nilai sisa dari harta lancar dengan utang yang harus segera dibayarkan dalam waktu satu tahun, dimana rasio ini dapat dihitung dengan rumus :

$$WCTA = \frac{\text{Modal Kerja Bersih}}{\text{Total Harta}} = \frac{\text{Harta Lancar} - \text{Utang Lancar}}{\text{Total Harta}}$$

Total Harta Total Harta

H1: Adanya perbedaan WCTA sebelum dan saat terjadi penyebaran covid-19 di Indonesia

EBITTA

Menurut Kasmir (2015), EBITTA adalah rasio yang menunjukkan kepiawaian sebuah badan usaha dalam mendapatkan profit dengan berbagai cara pengelolaan dan pendayaagunaan seluruh harta yang dimilikinya untuk mendapatkan keuntungan dimana besar keuntungan tersebut sebelum dikurangi dengan bunga dan pajak dengan rumus:

$$EBITTA = EBIT + \frac{\text{EBIT}}{\text{Total Assets}}$$

H2: Ada perbedaan EBITTA sebelum dan saat terjadi penyebaran covid-19 di Indonesia

ROA

Menurut Kasmir (2015) ROA adalah nilai yang menunjukkan kepiawaian sebuah badan usaha dalam mendapatkan return yang diperoleh setelah dikurangi dengan kewajiban pajaknya dengan berbagai cara pengelolaan seluruh harta yang dimilikinya untuk mendapatkan keuntungan tersebut, sehingga rasio yang dihasilkan dari penghitungan ini akan dapat mengukur kemampuan seberapa banyak laba yang dapat diperoleh dengan mengandalkan kelihaian perusahaan dalam mendayagunakan dan mengelola seluruh harta yang dimiliki perusahaan (Fitriyani, 2021) dengan menggunakan rumus:

$$ROA = \frac{\text{EAT}}{\text{Aset}}$$

H3: Ada perbedaan ROA sebelum dan saat terjadi penyebaran covid-19 di Indonesia

Financial distress

Menurut Rahmawati et al., (2018), Model Grover adalah skema pembaruan yang diciptakan Jeffrey Grover dengan melakukan kegiatan mempola ulang kembali dan mengembangkan pola Altman yang telah ada sebelumnya di tahun 1968 dengan cara menambahkan sebanyak 13 rasio keuangan baru, melibatkan 70 perusahaan sebagai sampelnya terdiri 35 bangkrut dan sisanya tidak dalam kondisi bangkrut dalam periode waktu 1982-1996 yang menyatakan model persamaan model financial distress sebagai berikut:

$$G\text{-Score} = 1,650X_1 + 3,404X_2 + 0,016 ROA + 0,057$$

Keterangan:

X1 = WCTA

X2 = EBITTA

ROA = EAT/Assets

H4: Ada perbedaan prediksi kebangkrutan model Grover G-Score sebelum dan saat terjadi penyebaran covid-19 di Indonesia

HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji statistik deskriptif

Tabel 1.
Uji statistik deskriptif
Descriptive Statistics

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
NWCTA (Before)	16	-1,067	0,091	-0,1920	0,3197
nwcta (after)	16	-1,738	0,772	-0,0834	0,4964
ebitta (before)	16	-0,549	0,103	-0,0001	0,1693
ebitta (after)	16	-0,379	0,279	0,0075	0,1625
ROA (Before)	16	-0,659	0,116	-0,0482	0,2249

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA (After)	16	-0,219	2,072	0,1323	0,5262
F.DISTRESS (Before)	16	-3,580	0,440	-0,2607	1,0658
F.DISTRESS (After)	16	-4,103	1,068	-0,0528	1,1571
Valid N (listwise)	16				

Tabel diatas menunjukkan angka minimum, maximum, mean dan standard deviasi dari masing-masing variabel WCTA, EBITTA, ROA dan financial distress sebelum dan saat terjadi penyebaran virus. Ditinjau angka rerata masing-masing variabel, WCTA mengalami peningkatan semula -0,1920 kemudian -0,0834 (berarti peningkatan sebesar 10,86%). EBITTA mengalami peningkatan semula -0,0001 kemudian 0,0075 (berarti peningkatan sebesar 0,74%). ROA mengalami peningkatan semula -0,0482 kemudian 0,1323 (berarti peningkatan sebesar 8,41%). Financial distress mengalami peningkatan semula -0,2607 menjadi -0,0528 (berarti peningkatan sebesar 6,62%). Dapat diartikan peningkatan yang paling tinggi adalah pada variabel WCTA yaitu sebesar 10,86%.

Uji normalitas

Tabel 2.
Uji normalitas

Variabel	Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
WCTA (Before)	0,323	16	0,000	0,698	16	0,000
EBITTA (Before)	0,374	16	0,000	0,586	16	0,000
ROA (Before)	0,435	16	0,000	0,538	16	0,000
F.DISTRESS (Before)	0,437	16	0,000	0,545	16	0,000
WCTA (After)	0,329	16	0,000	0,660	16	0,000
EBITTA (After)	0,255	16	0,007	0,886	16	0,048
ROA (After)	0,407	16	0,000	0,437	16	0,000
F.DISTRESS (After)	0,350	16	0,000	0,613	16	0,000

Tes normalitas terhadap data sampel memakai Shapiro Wilk menghasilkan signifikansi nilai WCTA, EBITTA, ROA dan financial distress sebelum maupun saat terjadi pandemi covid-19 menunjukkan nilai sebesar $< 0,05$. Ini berarti semua sampel data WCTA, EBITTA, ROA maupun financial distress terdistribusi secara tidak normal pada 2 periode waktu yang diperbandingkan.

Uji beda

Tabel 3.
Uji beda

Variabel	Asymp.Sig.(2-tailed)	Hasil Penelitian
WCTA	0,044	perbedaan signifikan
EBITTA	0,605	perbedaan tidak signifikan
ROA	0,959	perbedaan tidak signifikan
Financial Distress	0,698	perbedaan tidak signifikan

Setelah diketahui semua data variabel penelitian ini tidak terdistribusi normal melalui uji normalitas Kolmogorov-Smirnov maupun Shapiro Wilk yang telah dilakukan sebelumnya, maka langkah berikutnya adalah melakukan tes data sampel dengan uji beda Wilcoxon Rank Test agar dapat dilihat dengan jelas berapa tingkat signifikansi perbedaan WCTA, EBITTA, ROA, Financial Distress perusahaan transportasi tergolong papan utama yang listing di BEI pada 2 periode waktu yang diperbandingkan. WCTA sebelum dan setelah terjadi penyebaran virus menunjukkan angka 0,044, berarti nilainya $< 0,05$. Ini mencerminkan adanya perbedaan signifikan WCTA diantara 2 periode waktu yang diperbandingkan yaitu tahun 2018-2019 dengan 2020-2021. EBITTA sebelum dan setelah terjadi penyebaran virus menunjukkan angka 0,605, berarti nilainya $> 0,05$. Ini mencerminkan tidak ada perbedaan signifikan EBITTA antara 2 periode waktu yang diperbandingkan yaitu tahun 2018-2019 dengan 2020-2021. ROA sebelum dan setelah terjadi penyebaran virus menunjukkan angka 0,959, berarti nilainya $> 0,05$. Ini mencerminkan tidak adanya perbedaan signifikan ROA antara 2 periode waktu yang diperbandingkan yaitu tahun 2018-2019 dengan 2020-2021. Financial Distress sebelum dan setelah terjadi penyebaran virus menunjukkan angka 0,698, berarti nilainya $> 0,05$. Ini mencerminkan tidak adanya perbedaan signifikan Financial Distress antara 2 periode waktu yang diperbandingkan yaitu

tahun 2018-2019 dengan 2020-2021. Dari uraian diatas, hanya Hipotesa 1 yang menunjukkan hasil penelitian adanya perbedaan signifikan WCTA sebelum dan saat pandemi, sedangkan Hipotesa 2 sampai dengan 4 menunjukkan hasil tidak terungkap perbedaan signifikan EBITTA, ROA dan financial distress sebelum dan saat terjadinya pandemi covid-19.

Perbedaan WCTA

Penghitungan yang berupa rasio ini untuk mengukur seberapa besar kekuatan badan usaha dalam mendatangkan modal kerja bersih dengan mendayagunakan pengelolaan keseluruhan aset yang dimiliki badan usaha tersebut dengan cara mengurangi aktiva lancar dengan hutang lancar kemudian dibagi asetnya. Working capital yang merupakan nilai bersih hasil pengurangan aktiva lancar dengan hutang lancar dapat dimanfaatkan untuk membiayai operasional perusahaan tanpa mengganggu likuiditasnya (Riyanto, 2008). Apabila modal kerja ini bernilai “negatif”, berarti perusahaan menghadapi problem dalam membayar current liability yang disebabkan current assets tidak mencukupi untuk membayar current liability tersebut. Namun modal kerja yang bernilai “positif” berarti perusahaan tidak mengalami masalah dalam hal melunasi hutangnya (Meiske Idi & Borolla, 2021). Dari uraian diatas dapat dicermati bahwa WCTA ini bisa memiliki efek domino pada kinerja perusahaan. Tingginya WCTA menandakan kemampuan perusahaan dalam melakukan operasional perusahaan. Bila operasional usaha lancar, maka pendapatan perusahaan bisa naik. Jika pendapatan naik, maka profit yang diharapkan juga akan bisa meningkat (Putra et al., 2017).

Hasil uji Wilcoxon Rank Test pada riset ini mengungkapkan adanya perbedaan yang signifikan terhadap rata-rata WCTA sebesar 0,044 pada 2 periode yang diperbandingkan. Rata-rata WCTA perusahaan transportasi bernilai minus baik sebelum maupun saat pandemi, namun kondisinya menunjukkan adanya perbaikan dengan kenaikan rata-rata WCTA dari -0,1920 (sebelum pandemi) menjadi -0,0834 (saat pandemi) yang berarti terjadi kenaikan WCTA ini sebesar 10,86%. Dalam kondisi pandemi, terbukti cenderung adanya peningkatan yang signifikan terhadap rata-rata WCTA dibandingkan sebelum. Ini berarti perusahaan transportasi di Indonesia masih mampu menyediakan pasokan untuk menjamin permintaan pelanggan terhadap jasa yang ditawarkan. Perusahaan juga masih mampu melakukan kegiatan pembelian secara tunai, membayar hutang jangka pendeknya, memiliki credit standing yang baik karena mampu mengatasi persoalan yang tak terduga, serta masih tetap dapat beroperasi meskipun berada di masa resesi maupun depresi seperti saat terjadi pandemi covid-19 ini. Hasil riset ini bertolak belakang dengan Nabilah et al., (2021) yang mengungkapkan rata-rata WCTA pada saat sebelum dan setelah PT Wijaya Karya Bangunan Gedung Tbk melakukan IPO tidak ditemukan adanya perbedaan secara signifikan.

Perbedaan EBITTA

Penghitungan yang berupa perbandingan untuk mengukur seberapa kepiawaian badan usaha untuk meraih profit sebelum pembayaran interest dan tax dengan mendayagunakan semua harta yang dimiliki perusahaan. Ini berarti keberhasilan perolehan laba sebuah badan usaha dalam rangka memenuhi pembayaran bunga atas pinjaman yang dimiliki perusahaan kepada para penanam modal dan pemenuhan kewajiban pajak kepada fiskus menjadi hal yang dapat mempengaruhi dalam penghitungan rasio ini. Nilai EBITTA yg besar, mengindikasikan semakin besar pula keefektifan manajerial perusahaan dalam pengelolaan total asetnya (Riantani et al., 2020). Sebaliknya semakin rendah EBITTA mengindikasikan rendahnya pendayagunaan serta pengelolaan aktiva dalam menghasilkan laba (Meiske Idi & Borolla, 2021).

Hasil uji Wilcoxon Rank Test pada riset ini mengungkapkan tidak terdapat perbedaan signifikan rata-rata EBITTA pada 2 periode yang diperbandingkan yaitu sebelum dan saat pengumuman pandemi karena nilai signifikansi perbedaannya hanya 0,605. Hal ini terlihat pada kenaikan rata-rata EBITTA dari -0,0001 (sebelum pandemi) menjadi 0,0075 (saat pandemi) yang berarti terjadi kenaikan hanya sebesar 0,74%. Ini mengindikasikan adanya upaya perusahaan untuk menurunkan cost atas penggunaan asset yang digunakan dalam pengambilan keputusan manajerial perusahaan dan juga untuk upaya memaksimalkan tingkat pendapatan atas meningkatnya current assets. Namun keefektifan manajerial seluruh aset yang dimiliki perusahaan dalam menghasilkan profit baik sebelum maupun saat terjadi pandemi covid-19 tidak signifikan. Hasil riset ini sejalan dengan Safitri & Ibrahim (2020) yang menemukan tidak adanya perbedaan signifikan rasio EBITTA antara BPR dibandingkan dengan BPRS di Sumatera Barat selama tahun 2014-2018.

Perbedaan ROA

Rasio ini menunjukkan seberapa kekuatan perusahaan dalam mendapatkan earning after tax dengan cara mendayagunakan aset yang ada. ROA yang rendah mengindikasikan perusahaan kurang mampu menghasilkan laba bersih dengan cara mengelola total aset mereka. Sebaliknya dengan ROA yang tinggi, perusahaan dinilai lebih berkualitas kemampuannya dalam menghasilkan keuntungan dengan cara memanfaatkan dan mengelola asetnya (Tidiana et al., 2021). Uji Wilcoxon Rank Test pada riset ini menungkapkan tidak adanya perbedaan yang signifikan ROA pada 2 periode yang dibandingkan yaitu sebelum dan saat terjadi pandemi covid-19 terbukti nilai signifikansi perbedaan hanya sebesar 0,959. Hal ini terlihat pada kenaikan rata-rata ROA dari -0,0482 (sebelum pandemi) menjadi +0,1323 (saat pandemi), berarti terjadi kenaikan hanya sebesar 8,41%. Ini mengindikasikan terjadi kenaikan rata-rata laba bersih yang diperoleh dengan cara pengelolaan aset yang dimiliki. Perusahaan semakin berkualitas kemampuannya dalam mengelola harta agar mendatangkan profit yang tinggi, namun kualitas kemampuannya ini menunjukkan nilai yang tidak signifikan. Hasil riset ini tidak mendukung Junaidi & Nasution (2022) yang menyatakan adanya perbedaan ROA emiten yang sahamnya terdaftar di BEI sebelum dan setelah terjadinya penyebaran virus secara signifikan.

Perbedaan financial distress

Perhitungan rumus kebangkrutan model Grover G-Score dalam riset ini yang menggunakan Wilcoxon Rank Test menunjukkan angka signifikansi sebesar 0,698 (berarti nilainya $>0,05$), maka H_0 ditolak. Ini menjelaskan bahwa tidak terdapatnya perbedaan signifikan pada financial distress antara 2 periode yang dibandingkan yaitu tahun 2018-2019 yang merefleksikan kondisi sebelum dan tahun 2020-2021 yang merefleksikan kondisi setelah penyebaran virus. Uraian diatas juga dapat terlihat dari rata-rata financial distress dari -0,26 (sebelum pandemi), menjadi -0,05 (saat pandemi), berarti perbedaan financial distress baik sebelum maupun saat pandemi tidak signifikan. Tingkat kebangkrutannya memang cenderung menurun, namun hanya sebesar 0,21%. Hal ini dapat mengindikasikan adanya kondisi yang lebih membaik pada perusahaan transportasi di saat pandemi karena meskipun di masa pandemi, tingkat kebangkrutan justru menurun meskipun nilainya tidak signifikan.

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa selama dua tahun sebelum pandemi (2018-2019), 8 perusahaan transportasi tergolong papan utama yang mengalami Financial Distress ada 4 perusahaan dengan kode emiten saham TAXI, TMAS, BPTR dan SMDR, sedangkan 4 yang lainnya tidak mengalami financial distress yaitu kode emiten ASSA, BIRD, BLTA dan WEHA. Begitu juga pada saat pandemi (2020-2021), 8 perusahaan transportasi tergolong papan utama yang mengalami financial distress ada 4 perusahaan dengan kode emiten saham TAXI, BLTA, BPTR dan WEHA, sedangkan 4 yang lainnya tidak mengalami financial distress yaitu kode emiten ASSA, BIRD, SMDR dan TMAS. Penelitian ini mendukung hasil riset Anugerah (2021) yang meneliti kebangkrutan terhadap 155 perusahaan manufaktur di BEI yang menunjukkan tidak adanya selisih yang signifikan pada prediksi kebangkrutan perusahaan industri/pabrik yang listing di BEI sebelum dan setelah terjadi penyebaran virus corona. Dari 155 emiten, sebanyak 136 terdeteksi tidak mengalami kebangkrutan, namun sisanya yang hanya sejumlah 19 terdeteksi mengalami financial distress. Pada sektor usaha ini, perusahaan dinilai mempunyai strategi bisnis yang tepat dalam mengatasi kondisi kebangkrutan sehingga mampu meningkatkan manajerial yang lebih inovatif dan segera beradaptasi terhadap kondisi yang upnormal saat terdampak pandemi.

SIMPULAN

Berdasarkan dari hasil riset dan uraian yang telah dijelaskan diatas, maka kesimpulan yang dapat ditarik dari riset ini adalah adanya perbedaan yang signifikan WCTA, namun tidak ada perbedaan yang signifikan EBITTA, ROA dan financial distress transportasi di Indonesia waktu sebelum dan saat terjadinya penyebaran virus corona.

Dalam kondisi pandemi, justru terjadi peningkatan rata-rata modal kerja bersih yang nilainya signifikan dibandingkan sebelum ada penyebaran virus corona pada perusahaan transportasi di Indonesia, sehingga sektor ini masih mampu beroperasi walaupun terjadi resesi ekonomi di masa pandemi. Rata-rata kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan cara mendayagunakan semua aktiva yang mereka miliki tidak menunjukkan perbedaan signifikan baik pada waktu 2 tahun sebelum pandemi (2018-2019) maupun 2 tahun sejak terjadi pandemi (2020-2021). Begitu juga

perbedaan rata-rata tingkat kebangkrutan perusahaan transportasi di Indonesia, dimana perbedaan yang ditunjukkan tidak signifikan baik pada waktu 2 tahun sebelum pandemi (2018-2019) maupun 2 tahun sejak terjadi pandemi (2020-2021).

DAFTAR PUSTAKA

- Anugerah, S. (2021). Analisis Financial Distress Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19.
- Asfali, I. (2019). Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Leverage, Aktivitas, Pertumbuhan Penjualan Terhadap Financial Distress Perusahaan Kimia. *Jurnal Ekonomi Dan Manajemen*, 20(2), 56–66.
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2012). *Fundamentals of financial management*. Cengage Learning.
- DataBoks. (2020, September 15). 6 Sektor Usaha Paling Terdampak saat Pandemi Corona | Databoks. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/09/15/6-sektor-usaha-paling-terdampak-saat-pandemi-corona>
- Detik.com. (n.d.). Tembus Rekor! 46 Perusahaan Raksasa Bangkrut Gara-gara Corona. Retrieved March 5, 2022, from <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5143179/tembus-rekor-46-perusahaan-raksasa-bangkrut-gara-gara-corona>
- Fitriyani, Y. (2021). Analisa Profitabilitas Perusahaan Subsektor Kesehatan di Bursa Efek Indonesia Sebelum dan Saat Pandemi COVID-19. *Widyagama National Conference on Economics and Business (WNCEB)*, 2(1), 252–260.
- Harahap, Sofyan Syafri. (2010). *Analisa Kritis atas Laporan Keuangan*. PT. Raja Grafindo Persada.
- Hungan, A. G. D., & Sawitri, N. N. (2018). Analysis of Financial Distress with Springate and Method of Grover in Coal In BEI 2012—2016. *International Business and Accounting Research Journal*, 2(2), 52–60. <https://doi.org/10.15294/ibarj.v2i2.39>
- idx channel.com. (n.d.). Keuangan Menurun dan Utang Menumpuk, Puluhan Perusahaan Raksasa Ikut Terdampak Pandemi. Retrieved March 5, 2022, from <https://www.idxchannel.com/economics/keuangan-menurun-dan-utang-menumpuk-puluhan-perusahaan-raksasa-ikut-terdampak-pandemi>
- Irham. (2014). *Analisis Laporan Keuangan*. Alfabeta.
- Junaidi, L. D., & Nasution, U. H. (2022). Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Sebelum dan Setelah Penyebaran Covid-19 (Studi Kasus pada Perusahaan Yang Tercatat di Bursa Efek Indonesia). *JiUBJ*, 22(1). <https://doi.org/10.33087/jiubj.v22i1.1788>
- Kasmir. (2015). *Analisis Laporan Keuangan*. Rajawali Pers.
- Kompas.com. (2020, August 11). Menhub: Pandemi Covid-19 adalah Masa Suram bagi Bisnis Transportasi. *KOMPAS.com*. <https://money.kompas.com/read/2020/08/11/135455326/menhub-pandemi-covid-19-adalah-masa-suram-bagi-bisnis-transportasi>
- Kumajas, L. I. (2022). Financial Distress Perusahaan Transportasi di Indonesia Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19. *JURNAL INFORMASI, PERPAJAKAN, AKUNTANSI, DAN KEUANGAN PUBLIK*, 17(1), 19–38. <https://doi.org/10.25105/jipak.v17i1.8698>
- Mappadang, A., Ilmi, S., Handayani, W., & Indrabudiman, A. (2019). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Financial Distress pada Perusahaan Transportasi. *Jurnal Riset Manajemen Dan Bisnis (JRMB) Fakultas Ekonomi UNIAT*, 4, 583–696.
- Meiske Idi, C. M. I., & Borolla, J. D. (2021). Analisis Financial Distress Menggunakan Metode Altman Z–Score pada PT. Golden Plantation Tbk. Periode 2014-2018. *Public Policy*, 2(1).
- Murni, M. (2018). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Financial Distress pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di BEI Tahun 2010-2014. *Jurnal Program Studi Akuntansi*, 4(1). <https://doi.org/10.31289/jab.v4i1.1530>

- Nabilah, A. R. N., Juniwati, E. H., & Hermawan, D. (2021). Perbandingan Kinerja Keuangan Sebelum dan Sesudah Initial Public Offering (Studi Kasus pada PT Wijaya Karya Bangunan Gedung Tbk Tahun 2014-2020). *Indonesian Journal of Economics and Management*, 2(1), 60–72. <https://doi.org/10.35313/ijem.v2i1.3075>
- Putra, P. D. P., Drs. Wayan Cipta, M. M., & I Nengah Suarmanayasa, S. E. (2017). Pengaruh Total Asset Turnover dan Current Ratio serta Working Capital to Total Asset terhadap pertumbuhan Laba pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Manajemen Indonesia*, 5(1), Article 1. <https://ejournal.undiksha.ac.id/index.php/JMI/article/view/9552>
- Rahmawati, E., Wardiningsih, S. S., & Utami, S. S. (2018). Analisis Financial Distress dengan Menggunakan Model Grover, Altman Z-Score, Springate, dan Zmijewski pada Perusahaan Telekomunikasi. *JURNAL EKONOMI DAN KEWIRAUSAHAAN*, 18(2), 352–360.
- Riantani, S., Delvia, S., & Sodik, G. (2020). Model Prediksi Financial Distress: Pengaruhnya Terhadap Kinerja Saham Industri Tekstil dan Garmen di Indonesia. *BISMA: Jurnal Bisnis Dan Manajemen*, 14(1), 1–9. <https://doi.org/10.19184/bisma.v14i1.8858>
- Richard Morris. (1987). Signalling , Agency Theory And Accounting Policy Choice. *Accounting and Business Research*, 18(69), 47–56.
- Ripha, P. N. (2021). Analisis Potensi Kebangkrutan Perusahaan Sebelum dan Pada Saat Pandemi Covid-19. 14.
- Riyanto, B. (2008). Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan. GPFE.
- Safitri, E. N., & Ibrahim, M. M. (2020). Analisis Komparatif Kinerja Keuangan dan Tingkat Kebangkrutan dengan Metode Altman Z Score Modifikasi (Studi Antara Bank Perkreditan Rakyat dan Bank Pembiayaan Rakyat Syariah di Sumatera Barat Periode 2014-2018. 117.
- Sembiring, J., & Norita, N. (2017). Analisis Kondisi Keuangan Sebelum Dan Sesudah Melakukan Akuisisi (studi Kasus Pada Pt. Utama Karya Mengakuisisi Pt. Istaka Karya). *eProceedings of Management*, 4(1), Article 1. <https://openlibrarypublications.telkomuniversity.ac.id/index.php/management/article/view/4375>
- Sudrajat, M. A., & Wijayanti, E. (2019). Analisis Prediksi Kebangkrutan (Financial Distress) dengan Perbandingan Model Altman, Zmijewski dan Grover. *INVENTORY: JURNAL AKUNTANSI*, 3(2), 116–130. <https://doi.org/10.25273/inventory.v3i2.5240>
- Tidiana, Ts, K. H., & Nurlela, S. (2021). Pengaruh Roa, Roe, Der Dan Kepemilikan Institusional Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Sub Sektor Makanan Dan Minuman. *JAE (JURNAL AKUNTANSI DAN EKONOMI)*, 6(1), 113–121. <https://doi.org/10.29407/jae.v6i1.14145>